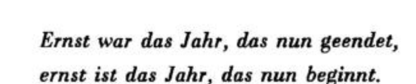


NEUSALZER NACHRICHTEN

Herausgegeben von Reinhard Peukert, 2 Hamburg 19, Fruchtallee 107 IV

Telefon 49 76 46 · Bankkonto: Volksbank Hamburg Nord (BLZ 206 901 00) Konto Nr. 7/11 26 80

Nr. 86 November/Dezember 1972



Ernst war das Jahr, das nun geendet,
ernst ist das Jahr, das nun beginnt.

Daß sich die Welt zum Besseren wendet,
sei, Mensch, zum Besseren gesinnt.

Friedrich v. Logau

Deutschlandtreffen der Schlesier

8. - 10. Juni 1973 (Pfingsten) in Essen, Gruga-Hallen

Gedeckter Tisch

Wo im Herbst das Heidekraut
nach dem Ginster blühte,
jedem Wanderer vertraut,
eine Kiefer glühte
abends, wenn der Sonne Schein
loderte auf Stamm und Stein —
liegt im Schnee verborgen
Futter für den Morgen.

Sterne überm Horizont,
über Strom und Polder,
Kauz und Häher — schaut der Mond —
träumen im Wacholder.
Zugefroren schläft der Bach,
Schneestaub, weiße Sterne,
Vogelkasten, Futterdach,
Sonnenrosenkerne.

Lange schon vor Mitternacht
— Wintersonnenwende —
blinkt ein Augenpaar und wacht
über Frucht und Spende.
Rüben, Eicheln, Heu und Mais
hinter Tann' und Hecken
schützen Wild vor Schnee und Eis,
vor des Winters Schrecken.

Hermann Otto Thiel.

Liebe Neusalzer!

Wie ich schon in meinem Grußwort zum Jahreswechsel 1971/72 angekündigte, war das abgelaufene Jahr der Arbeit im Stillen gewidmet. Die betagten Neusalzer in der DDR erhielten — wie in den Vorjahren — zu ihrem Geburtstag ein Paket der Patenstadt Offenbach, das bei den Empfängern viel Freude auslöste. Daneben wurde ein Teil der Groß-Dias aus dem Nachlaß des unvergessenen Direktors Edmund Glaeser in das heute übliche Klein-Dia-Format umkopiert, so daß die Dia-Reihe den einzelnen Heimatkreisen zur Verfügung gestellt werden kann. Bei einem Besuch von Heimatkreisvertrauensmann Reinhard Peukert in Offenbach im Oktober wurde ihm erneut versichert, daß die Patenstadt Offenbach auch in Zukunft, allen Unkenrufen zum Trotz, ihre Verpflichtungen gegenüber den ehemaligen Bürgern der schlesischen Stadt Neusalz an der Oder wie seither voll erfüllen wird.

Genau so klar möchte ich betonen, daß die Stadt Offenbach hinter den Entspannungsbemühungen der Bundesregierung steht. Nur durch die Verständigung mit der DDR und den osteuropäischen Völkern wird es gelingen, daß Deutsche hüben und drüben wieder zueinanderfinden und die unselige Grenze mitten durch Deutschland allmählich ihren Schrekken verlieren wird. Diese Politik der Vernunft und Menschlichkeit wird erst auf lange Sicht ihre vollen Früchte tragen, sie wird es aber auch ermöglichen, daß beim nächsten Neusalzer Treffen im Jahre 1974 sicherlich eine große Schar Neusalzer aus der DDR Wiedersehen mit ihren Verwandten und Freunden in Offenbach feiern kann.

In diesem Sinne möchte ich meinen hoffnungsvollen Ausblick in die Zukunft schließen.

Ihnen allen, meine lieben Neusalzer, wünsche ich ein gesegnetes und frohes Weihnachtsfest. Für das neue Jahr wünsche ich Ihnen Gesundheit, Glück und Zufriedenheit und uns allen ein Leben in Frieden und Freiheit.

Oberbürgermeister
Georg Dietrich

Neusalzer Weihnacht

Die Werft schlief ein
beim letzten Hammerschlag.
Rasch durch der neuen Brücke schwere Bogen
ist die Belegschaft in die Stadt gezogen
zum Feierabend heut am Weihnachtstage.

Im Winterhafen schmiegen sich die Kähne,
die leicht verschneiten, einer an den andern
und ruhen. Doch im Oderstrome wandern
rastlos zum Meere des Frostes weiße Schwäne.

Vom Ufer
schattet schwarz das Band der Eichen,
auf die des Himmels goldne Sterne sinken
in einem Weihnachtsmärchen ohnegleichen!

So grüßt die stille Nacht mit frommem Blinken
den Wandrer, der die Stadt noch will erreichen
am heil'gen Abend. Ihre Türme winken.

Günther Suesmann †

Sehen wir nicht in diesem Gedicht unsere Heimatstadt vor uns? Zur Weihnachtszeit verweilen unsere Gedanken oft und gern in unserm Neusalz. Wir erinnern uns an frohe festliche Stunden im Kreise der Lieben. In der Erinnerung durchschreiten wir die Straßen und denken an die Spaziergänge, die uns an die vereisten Ufer der Oder und die uns still auf schneebedeckten Pfaden durch den Oderwald führten.

Die Ruhe im Oderwalde gab uns Kraft für den Alltag.

So sollen wir alle, durch besinnliche Stunden, die wir in der Natur verbringen, Mut und Ausdauer zur Überwindung aller Schwierigkeiten finden.

Wir denken an Verwandte, Freunde und Bekannte, die durch das bittre Geschick der Vertreibung von uns getrennt sind.

Die schwere Last, die auf unserem Volke ruht und damit auch jeden einzelnen von uns bedrückt, können wir nur im Glauben an eine Gerechtigkeit im Weltgeschehen ertragen.

Ich wünsche allen Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr.

Ihr Peukert

Unsere neue Oderbrücke

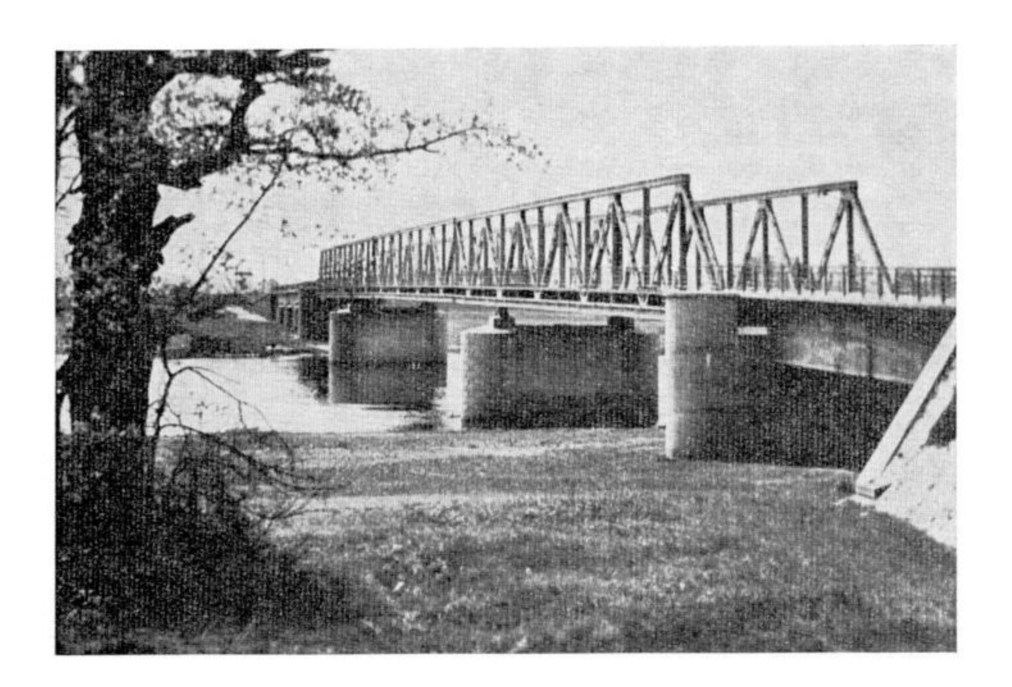
Vor 40 Jahren wurde die neue Oderbrücke eingeweiht. Zur Erinnerung bringe ich die Ausführungen der verantwortlichen Männer, die im Neusalzer Stadtblatt vom 10. Dezember 1932 standen, zum Abdruck.

Der Neubau der Oderbrücke

Bürgermeister Dr. Troeger

Mit der Übergabe der neu erbauten Oderbrücke an den Verkehr ist das größte Bauwerk fertiggestellt worden, das überhaupt bisher von öffentlichen Körperschaften in Neusalz errichtet worden ist. Durch die Zusammenfassung des Brückenbaues mit der Neuanlage der Straße von Neusalz nach Tschiefer ist die Gesamtkostensumme auf 1 300 000 Mark gesteigert worden, sodaß selbst noch die Bausumme für das Kreiskrankenhaus von 800 000 Mark wesentlich überschritten worden ist.

Der Bau der Brücke hat rund 6 Jahre gedauert. Die Bevölkerung weiß allerdings nur davon, daß drei Jahre vergangen sind, seitdem die Verhandlungen über die Vergebung der Arbeiten begonnen haben. Von der davorliegenden schwierigen und außerordentlich aufreibenden Arbeit, welche der Beschaffung der notwendigen Mittel für die Durchführung des Bauprojektes diente, wissen die Außenstehenden nur sehr wenig, und doch muß daran festgehalten werden, daß diese Vorarbeit der wichtigere Teil der ganzen Projektdurchführung ist, weil sie ja erst die Grundlage dafür schafft, daß Techniker und Ingenieure zum Bauen kommen und sich viele, viele fleißige Hände erwerbsloser Arbeiter rühren können.



Glücklicherweise sind die Arbeiten durchgeführt worden, ohne daß größere Unfälle zu beklagen wären. Sehr bedauerlich war freilich die Unterbrechung der Bauarbeiten zum Beginn des vergangenen Winters, als der Zweckverband wegen der allgemeinen Schwierigkeiten, die durch die Finanzkatastrophe vom Juli 1931 ausgelöst waren, nicht mehr in der Lage war, die Baugelder so schnell heranzuschaffen, wie dies der Fortgang der Arbeiten notwendig machte. Aus diesem Grunde haben die Baufirmen die Arbeiten unterbrochen und erst zu Beginn des Sommers 1932 wieder aufgenommen. Seitdem sind sie freilich so fortgeführt worden, daß wir jetzt am Ende der Brückenbauarbeiten stehen und nur noch wenige Erdarbeiten und Straßenbauarbeiten für das Jahr 1933 übrig haben. Wenn es auch theoretisch denkbar gewesen wäre, alle Arbeiten bis jetzt fertigzustellen, so scheint es doch im Interesse der Arbeitsbeschaffung im Kalenderjahr 1933 zweckmäßig zu sein, diejenigen Restarbeiten zurückzustellen, bei denen keine besondere Beschleunigung notwendig war. Auch im nächsten Jahr werden wir mit großer Arbeitslosigkeit zu kämpfen haben. Es wird deshalb dankbar begrüßt werden, wenn auch dann noch Beschäftigungsmöglichkeiten seitens der öffentlichen Hand vorhanden sind.

Der Kostenanschlag für den Neubau der Oderbrücke und der Straße von Neusalz nach Tschiefer sah nach den Verhandlungen, die im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe geführt worden sind, eine Gesamtkostensumme von 1 325 000 Mark vor. Es kann heute als durchaus erfreuliches Ergebnis festgestellt werden, daß diese Kostenanschlagsumme eingehalten worden ist, obgleich durch verschiedene Bedingungen der Aufsichtsbehörden manche Verteuerung notwendig war, und obgleich der Verbandsausschuß unter voller Übernahme der Verantwortung beschlossen hatte, die Fahrbahn der Brücke von 5,20 Meter auf 6 Meter zu verbreitern. Auch die Mehrkosten, die für den Zweckverband durch die Begradigung der Straße auf dem rechten Oderufer entstehen, sind in der Abrechnungssumme mit enthalten.

Die Finanzierung konnte so eingerichtet werden, daß die Mitglieder des Zweckverbandes, nämlich der Kreis Grünberg und die Stadt

Neusalz, unmittelbare Lasten nicht zu tragen haben und deshalb durch den Neubau der Brücke ihren Steueretat nicht zu erhöhen brauchen. Freilich ist dieses Ergebnis nur dadurch erreicht worden, daß die Forterhebung des Brückenzolles im Interesse der Verzinsung und Tilgung der Bauschulden beschlossen worden ist. Es besteht die Absicht, die Schulden durch die aufkommenden Brükkenzölle möglichst schnell abzutragen, damit dann auf die Erhebung des Brückenzolles verzichtet werden kann. Die Mitglieder des Zweckverbandes werden sicherlich gern bereit sein, die Kosten für die laufende Unterhaltung zu tragen, wenn Anleiheverpflichtungen nicht mehr bestehen.

Daß es überhaupt möglich war, auf dieser außerordentlich günstigen Grundlage die Finanzierung des großen Projektes durchzuführen, liegt daran, daß das Deutsche Reich aus Mitteln der Osthilfe eine Summe von 500 000 Mark bewilligt hat. Für den Bau der Straße von Neusalz nach Tschiefer, die bisher in Eigentum und Unterhaltung des Preußischen Staates als Forst- und Domänenfiskus stand, ist ein Betrag von 350 000 Mark gezahlt worden. Der Kreis Grünberg ist allerdings verpflichtet, in Zukunft die Straße selbst zu unterhalten. An dritter Stelle ist die großzügige Gewährung einer Baubeihilfe durch die Provinz Niederschlesien in Höhe von 160 000 Mark zu nennen. Die Einwohner der Stadt Neusalz und des Kreises Grünberg, die auf die Benutzung der Brücke angewiesen sind, werden für diese außerordentliche Förderung des Neubauprojektes den beteiligten Stellen stets außerordentlich dankbar sein.

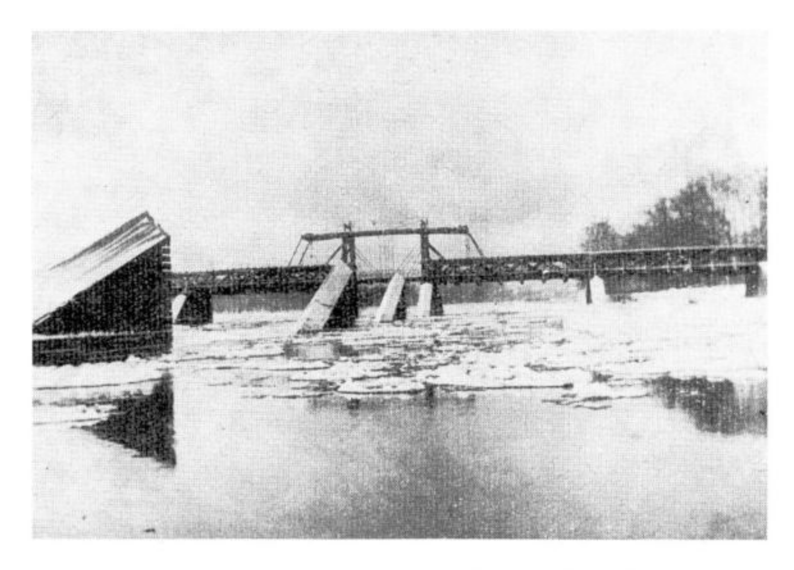
Der Abbruch der alten Brücke, die uns Neusalzern ja sehr lieb und vertraut geworden ist, hat bereits begonnen. Damit verschwindet ein Charakteristikum für unsere Stadt. Sicherlich kennen alle Schiffer, die die Oder befahren, die Holzbrücke bei Neusalz als das letzte Schiffahrtshindernis auf der Oder. Die neue Brücke wird als ein imposantes Wahrzeichen tätiger Osthilfe des Deutschen Reiches alle Zeit von den Bewohnern geschätzt werden. Eine Gedenktafel, die aus diesem Grunde angebracht worden ist, soll die Passanten stets daran erinnern. Hoffentlich wird die neue Brücke durch ihre schlichte und sachliche Form ebenso Eingang in die Herzen der Bürger und in das Gedächtnis der Schiffer finden, wie es bei der alten Brücke der Fall gewesen ist.

Die Geschichte der neuen Brücke

Von Direktor Otto Trebitz,

Gesamtbauleitung des Zweckverbandes Oderbrücke Neusalz

Die alte hölzerne Oderbrücke bei Neusalz wurde mit der Zeit das berüchtigste Schiffahrtshindernis der Oder. Es zeigte sich, daß die Durchschleusöffnung der Klappbrücke von 10,30 Meter für den Schiffsverkehr kaum genügte, und die Klagen über die Nachteile der Holzbrücke kamen nicht zum Verstummen. Erhebliche Havarien im Laufe der Jahre zeigten, daß die ursprüngliche Stellungnahme der Schifferinnung gegen die Errichtung der Holzbrücke doch nicht ganz unbegründet war. Es muß allerdings bezweifelt werden, ob die gewählte Stelle die unrichtige war, wie die Schifferinnung damals meinte, sondern man kann behaupten, daß die Konstruktion der Brücke und die dadurch bedingten Durchflußöffnungen den wachsenden Ansprüchen nicht genügten. So wurde schon zeitig an einen Ersatz der alten Holzbrücke, die der Oderstrom kaum mehr kannte, gedacht. — Der Weltkrieg mit seinen wirtschaftlichen Belastungen und Nachwirkungen verschlang den Aktienbesitz der privaten Teilnehmer der A.-G. Die Oderbrükkenbau-Gesellschaft resp. die Stadt Neusalz konnte die Aktien billig erwerben, so daß nach der Inflation der gesamte Aktienbesitz in Händen der Stadt lag resp. der Oderbrückenbau-Gesellschaft gehörte. Es bestanden eigenartige Besitzverhältnisse. Der Grund und Boden, auf dem die Brücke stand, war durch Kauf in den Besitz der Stadt übergegangen, während die Brücke der Oderbrückenbau-Gesellschaft gehörte.



Die Eisstauung vor der Oderbrücke hat sich gelöst

Als der derzeitige Erste Bürgermeister Dr. Troeger nach Neusalz kam, fand er wohl den Wunsch auf Beseitigung dieses Schiffahrtshindernisses vor, jedoch an Leistungen nur tastende Versuche. Es waren wohl hie und da ganz aproximativ gehaltene Projekte für einen neuen Brückenbau aufgestellt worden, die sich aber nur auf den reinen Brückenbau bezogen, jedoch alle Fragen über Straßenanschluß, Straßenführung usw. waren vollkommen unberücksichtigt geblieben. Geld war für die Ausführung einer derartigen Aufgabe auch nicht vorhanden. Zu jener Zeit wurde Verfasser dieses Artikels mit den Projektierungsarbeiten betraut und bearbeitete in seinem Berliner Büro die einzelnen Lösungen. Aus all den widerstreitenden Meinungen und Wünschen heraus wurden, wie schon an anderer Stelle dargelegt, die drei möglichen Lösungsformen für den Brükkenbau und die Straßenführung erörtert.

1) Bau einer Brücke Ausgangs der Friedrichstraße durch das Überschwemmungsgebiet des Oderwaldes mit Straßenanschluß nach Kontopp und Tschiefer. Dies war das Projekt, welches besonders von der Bürgerschaft gewünscht wurde.

2) Schaffung einer Überquerung der Oder bei Alte Fähre. Diese Lage bevorzugte die Oderstrombauverwaltung.

3) Errichtung der Oderbrücke nahe oder in der jetzigen Lage. Dieses Projekt wurde von Herrn Ersten Bürgermeister Dr. Troeger und mir vertreten.

Für die Durchführung dieses letztgenannten Projektes war vor allem maßgebend, daß bei näherer Untersuchung sich hier der geringste Widerstand ergab und daß diese Lage die billigste Lösungsform für den Brückenbau darstellte. Durch zahlreiche Eingaben des Magistrats wurden alle maßgebenden Stellen mit entsprechenden Unterlagen versorgt.

Inzwischen trat ein Ereignis ein, das außergewöhnlich fördernd für den Brückenbau war. Die Oderstrombauverwaltung als Wasserpolizeibehörde legte der Oderbrückenbaugesellschaft die Verpflichtung auf, die hölzerne Oderbrücke zu beseitigen. Nach langem Hin und Her fand am 17. Juli 1928 die erste entscheidende Sitzung statt, bei der auf Grund der vorgelegten Pläne und Berechnungen des Verfassers die Errichtung einer Brücke neben der jetzigen Holzbrücke als billigste Lösungsform angenommen wurde. Bei dieser Sitzung waren u. a. zugegen als Vertreter des Preußischen Handelsministeriums Ministerialrat Dr. Ing. Lohmeyer, in der Fachliteratur durch bedeutende Veröffentlichungen bekannt, des Reichsverkehrsministeriums, des Oberpräsidi-

ums, Breslau, der Oderstrombauverwaltung, der Regierung Liegnitz, Kreis, Stadt und der Verfasser. Nachdem nun einmal ein Ausgangspunkt vorhanden war, wurden die Probebohrungen in Gang gesetzt und ein baureifes Projekt ausgearbeitet, und zwar für die Brückenbaustelle 230 Meter oberhalb der alten Brücke. Dieses Projekt und später noch zwei weitere baureife Projekte wurden an 42 Stellen geschickt, um die Angelegenheit (Finanzierung) in Fluß zu bringen. Sämtliche Reichstags- und Landtags-Abgeordnete, die aus schlesischen Bezirken stammten, erhielten diese Unterlagen. Da die Berechnungen eindeutig ergeben hatten, daß eine kombinierte Bauausführung der Brücke teils in Eisenbeton, teils in Eisenkonstruktion die billigste sein würde, wurde die Überbrückung in Eisenkonstruktion von ca. 88 Meter Länge, alle übrigen Bauwerksteile in Eisenbeton vorgesehen.

Bereits zu diesem Zeitpunkt begann der Kampf um die Gründungsarten, die von mir lediglich unter dem Gesichtspunkte der technisch besten und wirtschaftlich günstigsten Lösungsform betrachtet und bearbeitet wurden. Alle diese Projekte sind vom Magistrat direkt betrieben worden, denn es kam darauf an, möglichst r a s c h zu arbeiten. Jedem Einsichtigen war nämlich klar, daß das Projekt Milzig, welches von dem damaligen Kreis Grünberg betrieben wurde, als Konkurrenz-Projekt anzusehen war. Diejenige Stadt konnte damit rechnen, als erste eine Brücke zu bekommen, welche die fachlich bestbegründeten Darlegungen bot und ein baureifes Projekt vorlegte.

Inzwischen wurde ernsthaft die Errichtung der Brücke unterhalb der alten Holzbrücke, dort, wo die frühere Fährstelle lag, erwogen. Auch für dieses Projekt sind eingehende Untersuchungen, Planaufstellungen und Bohrungen durchgeführt worden.

Eine unter 20 Firmen durchgeführte Ausschreibung ergab, daß die im Vorprojekt aufgestellte grundsätzliche Lösungsform die billigste darstellte. In dieser Ausschreibung war die Ausführung der Gründungsart und die Konstruktion den Firmen freigestellt. Da die Firmen nur an die Vorschriften der Tragfähigkeit, der Bodenbelastung und der Spannweiten gebunden waren, war die vergleichende Auswertung der eingereichten Projekte außerordentlich schwierig.

Bei dem Umfang des Projektes, bei dem der reine Brückenbau nur eine Teilaufgabe des Gesamtprojektes darstellte, war es selbstverständlich, daß die Interessen sämtlicher maßgebenden Stellen gewahrt werden mußten. Das Gesamtprojekt umfaßt die H e r s t e l l u n g d e s S t r a ß e n z u g e s H a f e n b r ü c k e N e u s a l z b i s E i n m ü n d u n g T s c h i e f e r e r S e e b r ü c k e. Die Hauptpunkte, die für das Projekt entscheidend waren, können kurz wie folgt zusammengefaßt werden:

1) Das Projekt sollte möglichst billig sein, wenn im Rahmen der ins Auge gefaßten Finanzierung die Durchführung überhaupt möglich werden sollte.

2) Der Abflußquerschnitt an der zukünftigen Lage sollte so groß werden, daß eine Abflußverbesserung einträte.

3) Die Strecke von der Hafenbrücke bis zur neuen Brücke sollte hochwasserfrei geführt werden.

4) Die Strecke von der neuen Brücke bis Tschieferer Seebrücke sollte eine Höhenlage erhalten, die eine Überflutung nur bei außergewöhnlichen Hochwassern erwarten ließe.

Es galt, jedes neu auftauchende Hindernis rasch zu überwinden, jeden neuen Einspruch zu widerlegen oder mit einem Gegenvorschlag zu beseitigen, um nicht Zeit und Gelegenheit zu verpassen.

Es war eine fortgesetzte Durcharbeitung des gesamten Projektes notwendig, um Forderungen der Technik, der Behörden, der Wirtschaft und vorhandene schmale Geldmittel in Gleichklang zu bringen. Man glaubte, sich über die Lage der Brücke endlich einig zu sein, als wieder neue Bedenken aufstiegen, daß die gedachte Lage mit Rücksicht auf die geplante spätere Begradigung der Neusalzer Stromkurve ungünstig sein könnte. Die Oder macht bei Neusalz eine Kurve mit 400 Meter Radius. Nach einem großzügigen Projekt der Oderstrombauverwaltung ist jedoch für die Zukunft eine Be-

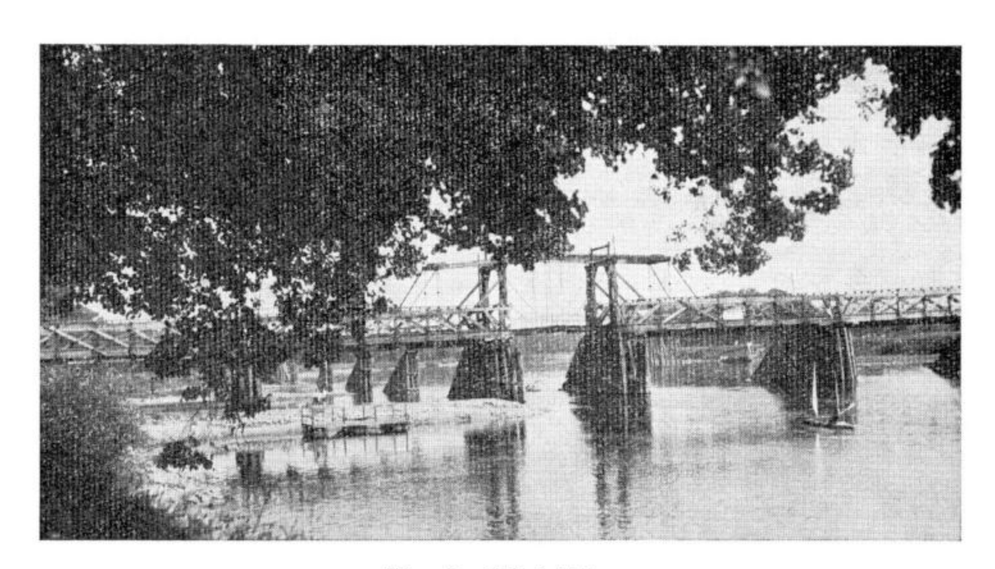
gradigung mit einem Radius von 600 Metern vorgesehen. Abgesehen von der Frage, ob diese tatsächlich einmal zur Ausführung kommt, kann hier einschaltend bemerkt werden, daß eine derartige Flußbegradigung für Neusalz ein Abrücken vom Oderstrom bedeuten würde. Die Bezeichnung Neusalz an der Oder würde dann nicht mehr berechtigt sein. Von den Schäden für Handel und Wandel, insbesondere für den hiesigen Hafen, die bei der Verwirklichung dieses Projektes entstehen würden, soll hier nicht gesprochen werden.

Jedenfalls war dieser Zukunftsplan die Veranlassung, nochmals in eine Prüfung der Brükkenbaustelle einzutreten. In einer gemeinschaftlichen Sitzung sämtlicher maßgebenden Behörden wurde die Lage der zu erbauenden Brücke endgültig in Strom-Kilometer 428,813, ca. 300 Meter oberhalb der Holzbrücke, festgelegt. — Erfolgt wirklich einmal die Begradigung der Stromkurve, so wird die Brücke auch hier noch in der künftigen Stromgeraden liegen. Aus diesem Grunde ist die neue Brücke — was dem Beschauer nicht ohne weiteres auffallen wird — um einige Grad zum Ufer nach Nordost gedreht worden, so daß sie also zum jetzigen Strombett nicht genau rechtwinklig steht. Die Bohrungen wurden durch einen Landesgeologen, der zeitweise hier tätig war, ausgewertet, weil es vor allen Dingen wichtig war, vollkommen einwandfreie Unterlagen für die Gründung der Pfeiler zu haben. —

Nach diesen Vorarbeiten wurde nochmals eine Ausschreibung vorgenommen, bei der die Konstruktion nunmehr genau vorgeschrieben war. Es wurde gefordert: Überbrückung der 88 Meter langen Mittelfeldöffnung und je ein rechts und links anschließendes Feld von je 48 Meter in bestimmter Eisenkonstruktion, die Gründung zweier Strompfeiler mittels pneumatischen Verfahrens, die Gründung der Flutpfeiler auf Pfahlrost und die Ausführung der Flutpfeiler-Überbrückung in Eisenbeton. Die Fahrbahnbreite der Brücke, die nach dem Projekt und der vorgesehenen Finanzierung mit 5,20 Meter gedacht war, wurde nach langen Verhandlungen auf 6 Meter festgelegt. Diese 80 Zentimeter Mehrbreite verursachten einen Mehrkostenbetrag von RM 75000, zu welchem das Handelsministerium ausdrücklich einen Mehrbeitrag über die gedachte Finanzierung hinaus ablehnte.

Die am 15. August 1930 stattfindende Submission ergab, daß trotz der genauen Vorschriften für die Konstruktionsform noch erhebliche Preis-Differenzen bestanden. Insbesondere muß erwähnt werden, daß westliche und oberschlesische Firmen für die Eisenkonstruktion außerordentlich billige Angebote abgegeben hatten, so daß, unter Berücksichtigung der regionalen Belange, erst eine eingehende Behandlung dazu führte, die Aufträge zu vergeben. Es zeigte sich auch hier wiederum, daß durch die Aufteilung der Ausführungen das wirtschaftlich günstigste Ergebnis erzielt worden war. Eine eingehende Zusammenstellung, unter Auswertung aller Faktoren, ergab, daß für den Eisenbetonbau der Brücke, d. h. also die Gründung der Flutpfeiler und deren Überbrückung in Eisenbeton, die Firma Dittmar Wolfsohn & Co., Breslau, die preiswerteste war, und daß für die Gründung der Strompfeiler die Firma Beuchelt & Co., Grünberg, das billigste Angebot abgegeben hatte. Bei der Eisenkonstruktion bestand jedoch eine Differenz zugunsten einer oberschlesischen und einer westlichen Firma von ca. DM 30 000. Es bedurfte eingehender Verhandlungen, um hier eine Basis zu schaffen, damit der Auftrag im hiesigen Bezirk bleiben konnte. Man einigte sich, und die Vergebung der Eisenkonstruktion erfolgte an die Firma Beuchelt & Co., Grünberg.

Die Vergebung war erfolgt. Wiederum bedurfte es eifriger Arbeit, um die letzten Hindernisse, die sich bei der F i n a n z i e r u n g zeigten, zu bewältigen. Am 6. Juli 1931 waren die vorbereitenden Arbeiten für die Senkkastenkonstruktion beendet. Im Juni 1931 war bereits mit dem Rammen der Spundwände für die Flutpfeiler begonnen worden. Rüstig gingen allenthalben die Arbeiten voran. Gleichlaufend mit den Brückenbauarbeiten erfolgte die Durchführung der Abgrabungen auf dem linken Oderufer, und zwar in Regiearbeit durch den Zweckverband. Für diese Arbeiten stand



Die alte Oderbrücke

ein Gerätepark, den der Zweckverband von der Oderstrombauverwaltung erworben hatte, zur Verfügung. Es waren ganz gewaltige Leistungen, die hier erzielt werden mußten. So sind auf dem linken Oderufer über 43 000 cbm Boden nur für die Dammherstellung bewegt worden und auf dem rechten Oderufer etwa 40 000 cbm. Die Erdarbeiten auf dem rechten Ufer sind noch nicht beendet. Es werden in Zukunft Abgrabungen vor dem Oderbrückenrestaurant durchgeführt. Nach erfolgter Beseitigung der Anrampungen zur alten Brücke und deren Widerlager wird die gesamte Flutmulde für die Hochwasser frei. (Pro Sekunde sind 2250 cbm Hochwasser abzuführen.) Welch bedeutende Verbesserungen die neue Brücke gegenüber der alten Holzbrücke bietet, geht daraus hervor, daß die neue Brücke über 100 Meter länger ist als die hölzerne und damit dem Abfluß des Hochwassers in erhöhtem Maße dient.

Die Absenkung der pneumatisch fundierten Strompfeiler mittels Caisson erfolgte im Laufe des Sommers 1931. Pro Tag wurde durchschnittlich — auf den Arbeitstag umgerechnet — 57 Zentimeter Absenkungsleistung erzielt, und zwar bis zur endgültigen Senkung der Strompfeiler auf ca. 7 Meter unter der Flußsohle. Im Inneren des Caissons fand die übliche Druckprobe statt, um die Tragfähigkeit des Bodens, die mit 2,5 kg/Quadratzentimeter zugrunde gelegt war, zu prüfen. Die Prüfung ergab, daß der Boden eine erheblich höhere Last pro Quadratzentimeter zuließ, so daß hier neben den üblichen rechnerischen Sicherheitsfaktoren ein weiterer Sicherheitsfaktor für die Standsicherheit der Pfeiler gegeben war. — Zur gleichen Zeit wurden die Pfahlroste für die Flutpfeiler gerammt. Auch hier mußte für die Pfahlspitze die gleiche Tiefe erreicht werden wie bei den Strompfeilern. Der Eintrieb der Pfähle erfolgte hier mittels riesiger Dampframmen. Ein besonderes Hindernis bildeten bei den Arbeiten die durch chemische Untersuchungen des Wassers aller Bohrlöcher festgestellten aggressiven Grundwässer, d. h. Grundwässer, welche betonzerstörend wirken. Die Errichtung der Strompfeiler und auch der Flutpfeiler mußte daher mit besonderer Sorgfalt vor sich gehen, und zwar erfolgte zum Schutz gegen die aufsteigenden Grundwasser eine besondere Art der Abpflasterung mit Granitsteinen und Bitumen. Aus dem gleichen Grunde wurde auch für die Grundbauten Hochofenzement verwendet. Interessant war bei den Bohrungen und den Baugruben-Aufschlüssen die Schichtung der Diluvial-Ablagerung.

An verschiedenen Stellen erfolgte ein Durchstoß von linsenförmigen Toneinlagerungen. Da derartige linsenförmige Einschlüsse stets als Abrutschstellen anzusehen sind, falls sie nicht größere Stärke haben, als es hier der Fall war. Mit Rücksicht auf den niedrigen Grundwasserstand wurden die Pfahlköpfe so tief gehalten, daß sie selbst bei dem niedrigsten Grundwasserstand immer noch im Grundwasser liegen. Bekanntermaßen fault Holz nur an den Berührungsstellen zwischen Luft und Wasser; unter Wasser treten Fäulniserscheinungen niemals auf. Die Bestätigung dieser Feststellung wurde hier wiederum durch einen Eichenstamm gegeben, der sich in einer der pneumatischen Kammern unter der Flußsohle befand, dessen Holz jedoch noch sehr gut und tragfähig war, obgleich der Stamm vollkommen schwarz aussah. Die Beseitigung dieses Hindernisses, das unter einer Schneide des Caissons lag, gelang überraschend gut.

Unterbrochen wurden die Arbeiten in ungünstiger Weise durch das Hochwasser Ende September/Anfang Oktober 1931, und die Wiederaufnahme der Arbeit konnte erst nach etwa 14 Tagen erfolgen. Der Firma Beuchelt war es auch während des Hochwassers möglich, an ihrem Absenkungsverfahren weiter zu arbeiten. Der neu geschüttete Damm auf dem linken Oderufer legte bei diesem hohen Wasserstande die erste Probe seiner Standfestigkeit ab.

Mit Rücksicht auf den nicht immer prompten Eingang der Gelder und auf die Finanzierung überhaupt konnten die Bauarbeiten nicht stets nur nach technischen Grundsätzen vorwärtsgetrieben werden. Es wäre selbstverständlich leicht gewesen, die Arbeiten unter schärfster Forcierung innerhalb eines Jahres abzuschließen. Hier mußte man sich nach der Decke strecken, und die Tätigkeit auf der Baustelle umfaßte daher auch noch dieses Jahr. Nach Stillegung der Baustelle während des Winters wurden die Arbeiten im Frühjahr 1932 erneut aufgenommen und schritten, wie jeder feststellen konnte, rasch vorwärts, so daß die Hauptarbeiten Anfang September dieses Jahres beendet wurden.

Beim Brückenbau selbst hat sich gezeigt, daß sämtliche Voruntersuchungen und Berechnungen genau stimmten. Nur einige Zentimeter tiefer mußte die Gründung der Caissons erfolgen, als sie ursprünglich auf Grund der Bohrergebnisse vorgesehen waren. Dies hing mit den örtlichen Verhältnissen zusammen, die selbstverständlich bei einem solchen Projekt nicht vorausgesehen werden konnten; denn selbst die eingehendsten Bohrungen können nur zu Schlüssen Anregung geben und nie Endgültiges über die Bodenbeschaffenheit sagen. Die Arbeiten brachten reges Leben und vor allen Dingen Beschäftigung für eine große Anzahl Neusalzer Arbeitskräfte. Nach Bautagebüchern wurden zeitweise über 250 Mann auf der Brükkenbaustelle und bei den Erdarbeiten beschäftigt. Es ist anzunehmen, daß die Lohngelder, die wohl zum größten Teil in Neusalz blieben, sich auch in der Geschäftswelt vorteilhaft bemerkbar gemacht haben. Einschaltend sei hier bemerkt, daß von den Gesamtkosten, die auf rund 1,3 Millionen veranschlagt sind, mindestens die Hälfte als Lohngelder in Neusalz geblieben sind, abgesehen von den vielen Nebenarbeiten, deren Erlös indirekt ebenfalls der hiesigen Geschäftswelt zugute gekommen ist. Die effektiven Baukosten sind nicht nur im Rahmen des Kostenanschlages geblieben, sondern haben, trotz erheblicher Mehrleistungen, diesen noch unterschritten.

Über die Führung der S t r a ß e auf der rechten Oderuferseite kam erst spät eine Einigung zustande, da erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestanden. Man einigte sich schließlich auf die jetzt durchgeführte Begradigung durch den Wald, die aber, gegenüber dem ursprünglichen Projekt volle RM 48 000 Mehrkosten erfordert. Technisch stellt sie selbstverständlich eine angenehmere Lösung dar, deren Durchführung sowieso für später vorgesehen war.

Brückenbau- und Erdarbeiten sind o h n e B e h i n d e r u n g d e s V e r k e h r s vor sich gegangen. Es war weder eine besondere Umleitung noch eine Sperrung der Straßen notwendig. Lediglich bei Herstellung der reinen Straßendecke, die der Kreis von sich aus durch-

führt, war eine vorübergehende Sperrung der Straße nach Tschiefer von der wegebaupolizeilichen Behörde angeordnet worden.

Die Gesamtkosten des Brückenbauwerkes betragen RM 741 000. Bei einer Gesamtlänge der Brücke von 306 Meter und einer Breite von 8 Meter (2448 Quadratmeter) bedeutet dies einen Preis von rund RM 300 pro Quadratmeter Brückenfahrbahn. Vergleicht man, unter Berücksichtigung der heutigen Geldparität, diesen Preis mit dem Quadratmeterpreis von RM 141 der alten hölzernen Brücke im Jahre 1870, die 88 Meter lange Schiffahrtsöffnung der neuen Brücke mit der 10,30 Meter langen der alten Klappbrücke und bedenkt, daß es sich bei dem alten Bauwerk um eine Holzbrücke handelt, die fortgesetzter, kostspieliger Reparaturen bedurfte, so kann der Preis der neuen Brücke mit RM 300 pro Quadratmeter Fahrbahntafel gegenüber dem Quadratmeter-Preis der Holzbrücke nicht als hoch bezeichnet werden. Vergleichszahlen dieser Art aufzustellen, ist immer schwierig, weil bei Angleichung der Talerpreise an die heutige Geldparität nicht nur der Geldwert eine Rolle spielt, sondern auch die erheblich geringeren Lohnsummen früherer Jahre berücksichtigt werden müssen, während andererseits allerdings die besseren Mittel der heutigen modernen Technik nicht ohne Berücksichtigung bleiben dürfen.

Die Konstruktion der Brücke selbst bietet für den Ingenieur 2 bemerkenswerte Tatsachen. Zunächst die Verwendung von Gerberbalken, d. h. Gelenkträgern, sowohl in dem Eisenbetonteil als auch in der reinen Eisenkonstruktion. Derartige Konstruktionen sind in der Ausführung etwas schwieriger, sind aber als sogenannte „Statische Systeme" in statischer Beziehung eindeutig festgelegt gegenüber den starren Brücken, wie man sie heute zum Teil auch ausführt. Die größte Eisenbahnbauerin Deutschlands, die deutsche Reichsbahn, verwendet allerdings, wie man mir mitteilt, starre Brücken meistens nur bei Vorhandensein von alten Fundamentkörpern, wo ein Setzen durch die Belastung nicht mehr möglich ist.

Während bei der alten hölzernen Brücke als höchste Belastung eine marschierende Infanterie-Kolonne angenommen wurde, ist für die Höchstbelastung der neuen Brücke die 24-Tonnen-Walze mit angehängtem Lastenzug und mit Menschengedränge zugrunde gelegt. Die Brücke ist also für die schwersten Belastungen erbaut. Für den Ingenieur ist noch der Hinweis auf die Aufhebung der negativen Auflagerdrücke wichtig, die bei gewissen Belastungsannahmen auftreten müßten. Um diese Kräfte aufzuheben, sind besondere Gelenkanker an den Verbindungs-Pfeilern der 48-Meter-Öffnungen angebracht.

Die behördliche Aufsicht während des Baues erfolgte durch den Vorstand des staatlichen Wasserbauamtes in Glogau, Herrn Regierungs- und Baurat Dormann, dem ich für die eifrige Förderung des Baues zu Dank verpflichtet bin. Ein Brückenbau in diesem Umfange bedarf natürlich einer Menge Genehmigungen. Die Oderstrombauverwaltung hatte die Aufsicht von Reichs wegen; die Landespolizeibehörde, Regierung Liegnitz, sorgte für Wahrung der wegepolizeilichen Interessen; der Bezirksausschuß für Wahrung der Interessen der Anlieger, das Kulturbauamt für die der Vorflutinteressenten; die Forst- und Domänenverwaltung wahrte ihre eigenen Belange usw. Auch der Herr Landeshauptmann hat sich durch einen namhaften Zuschuß an dem Projekt beteiligt; das Büro des Herrn Landeshauptmanns hatte die statischen Prüfungen übernommen.

Die Arbeiten selbst konnten durchweg reibungslos durchgeführt werden, so daß allen beteiligten Firmen und Arbeitnehmern für das geschaffene Werk Anerkennung gebührt. Hoffentlich wird der Brückenbau, der während der Bauzeit eine wirtschaftliche Belebung für Neusalz gebracht hat, in Zukunft verkehrsanziehend und verkehrsfördernd zum Wohle der Stadt wirken. Wo Wirtschaftsgebiete durch unsinnige Grenzziehung zerrissen wurden, muß der Mensch danach trachten, mit angriffslustiger Energie die Möglichkeit zu schaffen, den organischen Zusammenhang in Wirtschaft und Verkehr wiederherzustellen.